



EUROPEISKA  
UNIONENS RÅD



10850/09 (Presse 169)

(OR. en)

## PRESSMEDDELANDE

2949:e mötet i rådet

### Transport, telekommunikation och energi

Bryssel den 11-12 juni 2009

Ordförande

**Gustáv Slamečka**

Tjeckiens transportminister

**Vladimír Tošovský**

Tjeckiens industri- och handelsminister

# P R E S S

Rue de la Loi 175 BE – 1048 BRYSEL Tfn: +32 2 281 63 19 / 63 19 Fax: +32 2 281 80 26  
[press.office@consilium.europa.eu](mailto:press.office@consilium.europa.eu) <http://www.consilium.europa.eu/Newsroom>

10850/09 (Presse 169)

1  
SV

## De viktigaste resultaten från rådets möte

*Rådet bemyndigade kommissionen att inleda förhandlingar med **Georgien** om ett övergripande luftfartsavtal.*

*Rådet nådde en politisk överenskommelse om utkastet till en förordning om ett **uropeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik**.*

*Rådet antog även slutsatser om kommissionens grönbok **Transeuropeiska transportnät (TEN-T)**.*

*Rådet nådde en politisk överenskommelse om ett direktiv om en skyldighet för medlemsstaterna att inneha **minimilager av råolja eller petroleumprodukter**. När juristlingvisterna har granskat texten kommer rådet formellt att anta den utan debatt vid ett kommande rådsmöte.*

*Dessutom antog rådet utan debatt en reviderad förordning om **Europeiska fonden för justering för globaliseringseffekter** efter en överenskommelse med Europaparlamentet vid första behandlingen.*

**INNEHÅLL<sup>1</sup>**

<b>DELTAGARE .....</b>	<b>5</b>
 <b>PUNKTER SOM DISKUTERADES</b>	
TRANSPORTER .....	7
Luftfartsavtal med Georgien .....	7
Europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik .....	8
Passagerares rättigheter vid busstransport .....	10
Europeiska programmen för satellitbaserad radionavigering .....	12
Intelligenta transportsystem .....	13
Grönboken: En översyn av strategin för transeuropeiska transportnät (TEN-T) – <i>Rådets slutsatser</i> .....	14
TELEKOMMUNIKATION.....	20
Politiken för europeisk nät- och informationssäkerhet .....	20
ENERGI.....	21
Oljelager.....	21
Energieffektivitetspaketet .....	23
Internationella förbindelser på energiområdet .....	25
ÖVRIGA FRÅGOR.....	26
I ANSLUTNING TILL RÅDETS MÖTE .....	29
 <b>ANDRA, GODKÄNDA PUNKTER</b>	
<i>TRANSPORT</i>	
– Körkort – Föreskrivande förfarande med kontroll.....	30

<sup>1</sup>

- När uttalanden, slutsatser eller resolutioner har antagits formellt av rådet anges detta i rubriken för punkten i fråga, och texten står inom citattecken.
- Dokument som det hänvisas till i texten finns på rådets webbplats <http://www.consilium.europa.eu>.
- Antagna rättsakter med offentliga uttalanden till rådets protokoll markeras med asterisk. Uttalandena finns på rådets webbplats eller kan fås från presstjänsten.

*EUROPEISK SÄKERHETS- OCH FÖRSVARSPOLITIK*

- Irak – Samordnade rättsstatsuppdrag i Irak ..... 30

*HANDELSPOLITIK*

- Antidumpning..... 31
- Skydd mot subventionerad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen ..... 31

*SOCIALA FRÅGOR*

- Rådet förstärker Europeiska fonden för justering för globaliseringseffekter för att motverka krisen ..... 32

**DELTAGARE**

Medlemsstaternas regeringar och Europeiska kommissionen företrädde av följande personer:

**Belgien:**

Paul MAGNETTE  
Etienne SCHOUPPE

Minister för klimatfrågor och energi  
Statssekreterare åt premiärministern, med ansvar för  
mobilitet

**Bulgarien:**

Valentin IVANOV  
Krasimira MARTINOVA

Biträdande ekonomi- och energiminister  
Biträdande transportminister

**Tjeckien:**

Gustáv SLAMEČKA  
Vladimír TOŠOVSKÝ  
Lenka PTÁČKOVÁ MELICHAROVÁ  
Pavel ŠKVÁRA  
Tomáš HÜNER

Transportminister  
Industri- och handelsminister  
Biträdande inrikesminister med ansvar för Europafrågor  
Biträdande transportminister  
Biträdande industri- och handelsminister, energisektionen

**Danmark:**

Connie HEDEGAARD  
Lars BARFOED

Klimat- och energiminister  
Transportminister

**Tyskland:**

Jochen HOMANN  
  
Engelbert LÜTKE DALDRUP

Statssekreterare vid förbundsministeriet för ekonomi och  
teknik  
Statssekreterare vid förbundsministeriet för transport,  
byggande och stadsplanering

**Estland:**

Juhan PARTS

Ekonomi- och kommunikationsminister

**Irland:**

Eamon RYAN

Minister för kommunikation, energi och naturresurser

**Grekland:**

Kostis HATZIDAKIS

Minister för utvecklingsfrågor

**Spanien:**

Concepción GUTIÉRREZ DEL CASTILLO  
Pedro Luis MARÍN URIBE

Statssekreterare med ansvar för transport  
Statssekreterare med ansvar för energi

**Frankrike:**

Jean-Louis BORLOO  
  
Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET

Ministre d'État, minister för ekologi, energi, hållbar  
utveckling och fysisk planering  
Statssekreterare med ansvar för framtidsplanering och  
utveckling av den digitala ekonomin

**Italien:**

Claudio SCAJOLA  
Altero MATTEOLI

Minister för ekonomisk utveckling  
Minister för infrastruktur och transport

**Cypern:**

Antonis PASCHALIDES

Minister för handel, industri och turism

**Lettland:**

Arturs BERGHOLCS

Parlamentssekreterare vid transport- och  
kommunikationsministeriet

**Litauen:**

Arvydas SEKMOKAS  
Arunas STARAS

Energiminister  
Biträdande minister för transport och kommunikationer

**Luxemburg:**

Jeannot KRECKÉ

Lucien LUX

**Ungern:**

Lajos CSEPI

**Malta:**

Austin GATT

George PULLICINO

**Nederländerna:**

Camiel EURLINGS

Maria van der HOEVEN

**Österrike:**

Doris BURES

Reinhold MITTERLEHNER

**Polen:**

Maciej JANKOWSKI

Marcin KOROLEC

**Portugal:**

Ana Paula ZACARIAS

**Rumänien:**

Adriean VIDEANU

Eusebiu PISTRU POPA

Marius FECIORU

**Slovenien:**

Matej LAHOVNIK

Patrik VLAČIČ

Jozsef GYÖRKÖS

**Slovakien:**

Lubomír JAHNÁTEK

Milan MOJŠ

**Finland:**

Anu VEHVILÄINEN

Suvi LINDÉN

**Sverige:**

Maud OLOFSSON

Åsa TORSTENSSON

**Storbritannien:**

Sadiq KHAN

Ekonomi- och utrikeshandelsminister samt minister för idrott  
Miljö- och transportminister

Statssekreterare vid ministeriet för transport, telekommunikation och energi

Minister för infrastruktur, transport och kommunikationer  
Minister för resurser och landsbygdsfrågor

Transportminister samt minister för offentliga arbeten och vattenförvaltning  
Ekonomiminister

Förbundsminister för transport, innovation och teknik  
Förbundsminister för ekonomi samt familje- och ungdomsfrågor

Understatssekreterare vid infrastrukturministeriet  
Understatssekreterare vid ekonomiministeriet

Biträdande ständig representant

Ekonomiminister  
Statssekreterare vid transport- och infrastrukturministeriet  
Statssekreterare vid ministeriet för kommunikation och informationsteknik

Ekonomiminister  
Transportminister  
Statssekreterare vid ministeriet för högre utbildning, vetenskap och teknik

Ekonomiminister  
Statssekreterare vid ministeriet för transport, postväsen och telekommunikation

Transportminister  
Kommunikationsminister

Näringsminister, vice statsminister  
Infrastrukturminister

Statssekreterare vid ministeriet för lokalsamhälle och lokalt självstyre

**Kommissionen:**

Antonio TAJANI

Viviane REDING

Andris PIEBALGS

Vice ordförande  
Ledamot  
Ledamot

## PUNKTER SOM DISKUTERADES

### TRANSPORTER

#### **Luftfartsavtal med Georgien**

Rådet antog ett beslut om att bemyndiga kommissionen att inleda förhandlingar med Georgien om ett övergripande luftfartsavtal.

Kommissionen begärde detta bemyndigande i januari 2009. Avtalet syftar till att ömsesidigt öppna respektive marknad där flygbolag fritt kan tillhandahålla sina tjänster på grundval av kommersiella principer och konkurrera på en rättvis och jämlik grund.

Avtalet ligger i linje med de slutsatser som rådet antog 2005 om "utvecklingen av gemenskapens externa luftfartspolitik" (*EUT C 173, 13.7.2005, s. 1*) i vilka rådet välkomnade de framsteg som gjorts i utarbetandet av ett större europeiskt gemensamt luftrum senast 2010, vilket även skall omfatta EU:s grannländer. Dessutom ligger det bemyndigande som antogs i dag i linje med partnerskaps- och samarbetsavtalet EU–Georgien och det följer Europeiska rådets slutsatser från extra mötet i september 2008 ([12594/2/08](#)) om att förstärka förbindelserna med Georgien och, bland annat, skapa ett frihandelsområde så snart som villkoren är uppfyllda.

## Europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik

Under en offentlig debatt nådde rådet en politisk överenskommelse om ett utkast till förordning som fastställer reglerna för upprättande och organisation av internationella järnvägskorridorer för konkurrenskraftig godstrafik ([10678/09](#) efter ministrarnas ändringar).

Med utgångspunkt i den politiska överenskommelsen kommer rådet att förbereda sin gemensamma ståndpunkt som kommer att överlämnas till Europaparlamentet för en andra behandling enligt medbeslutandeförfarandet.

Detta förslag syftar till att skapa ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik bestående av internationella korridorer som kommer att ge operatörerna en effektiv och högkvalitativ infrastruktur för godstransporter. Järnvägsoperatörerna bör därför kunna erbjuda effektiva och högkvalitativa tjänster och bli mer konkurrenskraftiga på marknaden för godstransporter. För detta ändamål fastställs i förslaget bestämmelser om inrättande och ändring av godskorridorer och om organisation och hantering av dem samt åtgärder för genomförande av godskorridorer, planering av investeringar, förvaltning av kapacitet och trafikstyrning.

Den text som ministrarna enades om grundar sig på ordförandeskapets kompromissförslag. Medlemsstaterna kommer att senast tre år, eller undantagsvis fem år, efter denna förordnings ikraftträdande upprätta godskorridorerna enligt den förteckning över huvudlinjer som anges i bilagan till den föreslagna förordningen. Dessutom måste de medlemsstater som inte nämns i förteckningen delta i inrättandet av åtminstone en korridor och dessutom, på begäran från en medlemsstat, måste medlemsstaterna delta i inrättandet av en korridor eller i förlängningen av en befintlig korridor så att angränsande medlemsstat kan fullgöra skyldigheten att inrätta åtminstone en godskorridor.

För att stilla några medlemsstaters oro för de potentiella negativa konsekvenser som reservationen av kapacitet för godstransporter kan medföra för persontransporter och samtidigt garantera att godståg som trafikerar godskorridorer prioriteras innehåller den överenskomna texten specifika åtgärder avseende tilldelning av kapacitet och garanterar samtidigt att kapacitetsbehovet för andra typer av transporter kommer att erkännas.

Jämfört med kommissionens ursprungliga förslag, som föreskrev att andra sökande än järnvägsföretag ska ha rätt att ansöka om tåglägen när dessa berör ett eller flera avsnitt av godskorridoren, så saknas denna bestämmelse i den text som ministrarna kom överens om. Det kommer att finnas möjlighet för andra sökanden än järnvägsföretag att ansöka om infrastruktur för vissa avsnitt av dessa tåglägen, om dessa finns i medlemsstater där den nationella lagstiftningen accepterar sådana ansökningar.

Förordningen träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning. Den kommer inte att vara tillämplig på Cypern och Malta.

Kommissionen lade fram sitt förslag i december 2008 ([17324/08](#)). Europaparlamentet antog sitt yttrande vid första behandlingen i april 2009 ([8901/09](#)).

## Passagerares rättigheter vid busstransport

Under en offentlig debatt tog rådet del av ordförandeskapets lägesrapport ([10301/09](#)) om utkastet till en förordning om passagerares rättigheter vid busstransport. Dessutom höll rådet en politisk debatt som inriktades på förslaget tillämpningsområde på grundval av tre frågor från ordförandeskapet.

Under debatten bekräftade alla medlemsstater sitt åtagande att förstärka rättigheterna för de passagerare som allmänt färdas med buss och framför allt underlätta resorna för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

En stor majoritet av medlemsstaterna påpekade dock att de anser att tillämpningsområdet inte i tillräcklig mån är anpassat till bussföretagens speciella karaktär och att detta behöver klarläggas och justeras.

När det gäller det första alternativet (begränsat tillämpningsområde och inga fler undantag) var en klar majoritet bland delegationerna för detta alternativ och anser att tillämpningsområdet för den föreslagna förordningen bör begränsas till nationella långväga och internationella reguljära busstransporter med tanke på behovet av att skydda passagerarnas rättigheter samt anta bestämmelser som är proportionerliga och genomförbara för bussbolagen.

När det gäller det andra alternativet (öppet tillämpningsområde med möjliga undantag) anser några delegationer att det är värt att utforska ett sådant alternativ. Detta skulle medföra att grundrättigheter på utvalda områden garanteras alla passagerare och samtidigt lämna marginal för eventuella nationella anpassningar och undantag med beaktande av subsidiaritetsprincipen på lokaltransporternas område.

När det gäller det tredje alternativet (brett tillämpningsområde med graderade bestämmelser) fick den bara stöd från två–tre delegationer. Detta alternativ verkar vara för bindande och saknar den flexibilitet som är nödvändig för en effektiv tillämpning på hela busstransportsektorn.

Rådet uppmanade behöriga organ att fortsätta granskningen av förslaget så att de går att göra betydande framsteg under det kommande svenska ordförandeskapet.

Den föreslagna förordningen ingår som en del i EU:s allmänna politik att säkerställa lika behandling av passagerare, oavsett vilket transportsätt de färdas med. Liknande lagstiftning har redan antagits för luft- och järnvägstransporter och har föreslagits för transporter till havs och på inre vattenvägar.

När det gäller passagerare i allmänhet kommer detta förslag att skapa ytterligare rättslig skydd för alla passagerare vid dödsfall eller personskada och vid förlust av eller skador på deras resgods. Det fastställer också skyldigheter för bussföretagen vid inställda eller försenade turer genom att det inrättas effektiva förfaranden för hantering av klagomål, information till passagerarna och andra initiativ som kan förstärka passagerarnas rättigheter. Dessutom fastställs det i den föreslagna förordningen regler för information och assistans för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

Kommissionen lade fram sitt förslag i december 2008 ([16933/08](#)). Europaparlamentet antog sitt yttrande vid första behandlingen i maj 2009 ([8897/09](#)).

## Europeiska programmen för satellitbaserad radionavigering

Rådet tog del av ordförandeskapets lägesrapport ([10312/09](#)) om utkastet till förordning om ändring av förordning (EG) nr 1321/2004 om inrättandet av strukturer för förvaltningen av de europeiska programmen för satellitbaserad radionavigering.

Förslaget syftar till att anpassa bestämmelserna i förordning (EG) nr 1321/2004 (*EUT L 246, 20.7.2004, s. 1*) till bestämmelserna i förordning (EG) nr 683/2008 (*EUT L 194, 24.7.2008, s. 1*) om det fortsatta genomförandet av dessa program mot bakgrund av de materiella ändringar som genom den sistnämnda förordningen gjorts i förfarandena för ekonomisk förvaltning, styrning och upphandling i Galileoprogrammen.

Genom förordning (EG) nr 1321/2004, senast ändrad genom rådets förordning (EG) nr 1942/2006, inrättades den europeiska tillsynsmyndigheten för det globala systemet för satellitnavigering. Myndighetens funktion och primära uppgifter fastställdes för att fylla behov knutna till den plan som då fanns att ge koncession för förvaltning och finansiering av Galileoprogrammets utplacerings- och driftsfaser. Planen övergavs under år 2007 och någon koncession för förvaltning och finansiering av programmets utplaceringsfas kommer inte att ges till den privata sektorn.

Förordning (EG) nr 683/2008 fastställer en ny ram för offentlig styrning och finansiering av programmen Galileo och Egnos. Den bygger på en strikt fördelning av ansvar mellan Europeiska gemenskapen, företrädd av kommissionen, tillsynsmyndigheten och Europeiska rymdorganisationen, ger kommissionen ansvar att förvalta programmen och räknar upp exakt vilka uppgifter som tillsynsmyndigheten fick sig tilldelade vid den tidpunkten.

Under arbetsgruppens genomgång av förslaget stödde alla delegationer syftet med förslaget och erkände behov av att åtgärda inkonsekvenserna mellan de båda förordningarna så snart som möjligt. Den föreslagna förordningen väckte dock vissa farhågor som huvudsakligen rörde säkerhetsfrågor. Arbetet med detta ärende kommer att fortsätta under det svenska ordförandeskapet med särskild inriktning på följande frågor: Säkerhetskommitténs uppdrag och uppgifter, kommissionens rösträtt i styrelsen och Europaparlamentets engagemang.

Kommissionen lade fram sitt förslag i mars 2009 ([6257/09](#)).

## Intelligenta transportsystem

Vid en offentlig debatt tog rådet del av ordförandeskapets lägesrapport om utkastet till ett direktiv om inrättande av en ram för införande av intelligenta transportsystem (ITS)<sup>1</sup> på vägtransporternas område ([10012/09](#)).

Rådet uppmanade de behöriga organen att fortsätta genomgången av förslaget i syfte att nå en politisk överenskommelse före utgången av 2009.

Syftet med detta förslag är att skapa villkor och införa nödvändiga mekanismer för att främja införandet av ITS-tjänster och ITS-tillämpningar för vägtransport och deras gränssnitt mot andra transportsätt och stödja ett effektivare och miljövänligare, pålitligare och säkrare rörlighet för gods och passagerare i EU. Därför föreskrivs det i förslaget att ett kommittéförfarande (föreskrivande förfarande med kontroll) ska tillämpas på gemensamma och rättsligt bindande specifikationer för fastställande av närmare bestämmelser och förfaranden för införande av ITS i hela EU.

Rådets arbetsgrupp gick igenom detta förslag och åtföljande handlingsplan vid flera möten. Alla delegationer stöder syftena med förslaget men en majoritet bland delegationerna är motvilliga att använda kommittéförfarandet för alla åtgärder enligt kommissionens förslag. Vid mötet i rådet (transport, telekommunikation och energi) i mars antog rådet slutsatser om handlingsplanen ([8005/09](#) + [8005/09 COR1](#)). Det informella transportministermötet i Litoměřice i april 2009 ägnades också åt ITS och bidrog till ett klarläggande av medlemsstaternas synpunkter ([8177/09](#)).

Kommissionen lade fram sitt förslag i december 2008 ([17564/08](#)). Europaparlamentet antog sitt yttrande vid första behandlingen i april 2009 ([8899/09](#)).

---

<sup>1</sup> Intelligenta transportsystem innebär att informations- och kommunikationsteknik tillämpas på transporter. Sådana tillämpningar utvecklas för olika transportsätt och för samverkan mellan olika transportsätt

**Grönboken: En översyn av strategin för transeuropeiska transportnät (TEN-T) – Rådets slutsatser**

Rådet antog följande slutsatser om kommissionens grönbok: *Bättre integrering av de transeuropeiska transportnäten för att främja den gemensamma transportpolitiken*:

**"EUROPEISKA UNIONENS RÅD ANTAR DESSA SLUTSATSER**

- med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artiklarna 154, 155 och 156,
- kommissionens vitbok om transporter av den 12 september 2001 med titeln *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden och dess halvtidsöversyn* av den 22 juni 2006,
- Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, reviderat 2004, senast ändrat genom rådets förordning nr 1791/2006/EG av den 20 november 2006 (nedan kallat TEN riktlinjerna),
- kommissionens meddelande Grönbok: *En översyn av strategin bättre integrering av de transeuropeiska transportnäten för att främja den gemensamma transportpolitiken* av den 4 februari 2009,
- Europaparlamentets resolution av den 22 april 2009 om grönboken om den framtida TEN-T strategin, och

av följande skäl:

- TEN-T-strategin fastställdes 1996 för en europeisk union med 15 medlemsstater, med huvudsyftet att binda samman deras nationella transportinfrastrukturnät för att främja den inre marknaden och den sociala och ekonomiska sammanhållningen, inbegripet förbindelserna till öar och randområden, för att garantera tillgång till dessa nät och binda samman EU:s nät med tredjeländer.
- Även om dessa syften fortfarande är giltiga, nödvändiggör de nya områden inom EU som härstammar från utvidgningen av Europeiska unionen 2004 och 2007 en anpassning av planeringsramen för TEN-T, utöver den ändring av riktlinjerna som gjordes 2004.
- Nya politiska och ekonomiska förhållanden (såsom klimatförändringsmålen, Europas växande internationella roll, Lissabonagendan och de aktuella insatserna för ekonomisk återhämtning och hållbar utveckling) nödvändiggör också en översyn av TEN-T-strategin.
- TEN-T och den gemensamma transportpolitiken, särskilt konceptet sammodalitet, behöver integreras bättre, så att TEN-T verkligen utgör grunden för effektiva, hållbara, säkra och högkvalitativa transporttjänster inom alla transportsektorer.
- Framtidens TEN-T-strategi måste bygga på positiva resultat av tidigare politiska åtgärder samt gå vidare med insatserna för att slutföra redan beslutade åtgärder (särskilt genomförandet av de prioriterade projekten).
- Med tanke på framtida krav krävs det en förstärkning av TEN-T-strategins europeiska dimension på nätplaneringsnivå och effektivare gemenskapsinstrument för genomförandet av TEN-T.
- Gemenskapens åtgärder bör samordnas och koncentreras på åtgärder med ett europeiskt mervärde, med beaktande av nyttan för Europeiska unionen, med utgångspunkt i transparenta kriterier.

- På transportområdet, som för närvarande är en av de sektorer som bidrar mest till gemenskapens utsläpp av växthusgaser, krävs det många olika åtgärder för att få ned koldioxidutsläppen. Ett optimalt integrerat och sammankopplat europeiskt transportnät är en avgörande faktor för att nå dessa mål.
- TEN-T-planeringen ska återspeglas i ramarna för nationell transportinfrastruktur och sammanhållning måste eftersträvas mellan ambitionen i TEN-T-planeringen och kapaciteten att genomföra TEN-T. Så snart som nätbeslutet har fattats, måste medlemsstaterna och andra som står bakom projektet samt kommissionen koncentrera och fokusera sina insatser genom bästa möjliga användning av olika gemenskapsinstrument för att underlätta genomförandet av projekt av gemensamt intresse.

## RÅDET

1. VÄLKOMNAR kommissionens grönbok av den 4 februari 2009 om den framtida TEN-T-strategin och en bred översyn, som bygger vidare på tidigare erfarenheter och hittills uppnådda resultat, utan att förgripa framtida debatter om budgetplaner,
2. BEKRÄFTAR behovet av att fortsätta att investera i transportinfrastruktur för att säkerställa att TEN-T för alla transportslag byggs ut på rätt sätt, som en grund för den inre marknaden och konkurrenskraften, den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen inom unionen och dess förbindelser med grannländer, med inriktning på "det europeiska mervärdet" och med beaktande av bl.a. miljömålen när den framtida TEN-T-strategin fastställs,
3. UPPMANAR kommissionen att säkerställa kontinuitet med befintliga ramar, framför allt slutförandet av prioriterade projekt, och samtidigt vara öppen för nya strategier som svar på framtida politiska, ekonomiska, miljömässiga och tekniska utmaningar och möjligheter,

4. FRAMHÅLLER att stora transnationella trafikflöden är ett viktigt kriterium för planeringen av TEN-T, men att även den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen och tillgången till TEN-T är av avgörande betydelse och i stor utsträckning tillgodoses av det övergripande nätet för nuvarande TEN-T, och FÖRESPRÅKAR därför, med tanke på dess betydelse som en referens för olika slags lagstiftning inom transportsektorn, att detta övergripande nät bevaras; utan att det påverkar den framtida budgetplanen kommer fortsättningsvis gemenskapsfinansiering enligt punkt 11 att finnas tillgänglig för det övergripande TEN-T-nätet,
5. ÄR utan att därigenom vilja föregripa resultatet av översynen av TEN-T-riktlinjerna ENSE om att alla nuvarande prioriterade TEN-T-projekt bör utgöra en integrerad del av ett sammanhängande prioriterat nät som kopplar ihop infrastruktur som redan är färdigställd eller under konstruktion och projekt av gemensamt intresse och som är multimodalt, med vederbörlig uppmärksamhet på noder (hamnar, flygplatser) och intermodala anslutningar (såsom anslutningar mellan järnväg, inre vattenvägar, hamnar och flygplatser),
6. BEKRÄFTAR att metoden för upprättandet av ett sådant sammanhängande prioriterat nät måste ta hänsyn till kriterier som effekterna på gränsöverskridande trafikflöden, territoriell sammanhållning och ekonomisk utveckling, fysisk planering, miljö-/klimatförändringar och förbindelserna med grannländer samt UPPMANAR kommissionen att utveckla en sådan metod, senast till början av 2010, som grund för utarbetandet av dess förslag till översyn av riktlinjerna,
7. FRAMHÅLLER att det sammanhängande prioriterade nätet, för att säkerställa en optimal integrering av utbyggnaden av transportinfrastrukturen med den gemensamma transportpolitiken, behöver kompletteras med åtgärder inom intelligenta transport- och trafikstyrningssystem, driftskompatibilitet och teknisk innovation; vidare bör åtgärder eller mål avseende den gemensamma transportpolitiken, såsom godstransportkorridorer, gröna korridorer eller funktionella luftrummblock, tillgodoses i TEN-T; även en rimlig grad av flexibilitet och öppenhet är nödvändig för att möjliggöra att transportinfrastrukturen blir en lämplig grund för nuvarande och framtida transporttjänster,

8. ÄR ENSE om att TEN-T-strategin i betydande grad bör bidra till klimatförändringsmålen och miljömålen; en optimal integrering och sammankoppling av alla transportslag (både fysiska och intelligenta transportsystem), vilket möjliggör effektiva sammodala transporttjänster, utgör en solid grund för stöd till transportsektorns insatser för minskade koldioxidutsläpp och förorenande utsläpp,
9. UNDERSTRYKER att genomförandet av de projekt av gemensamt intresse som identifieras inom ramen för TEN-T kräver fasta åtaganden från alla berörda parter – medlemsstaterna och gemenskapen, offentliga och privata aktörer – allt efter respektive ansvarsområden,
10. BEKRÄFTAR ÅNYO medlemsstaternas ansvar för planeringen, finansieringen och genomförandet av TEN-T projekt som berör deras territorium och UNDERSTRYKER behovet av att stimulera genomförandet av TEN-T-projekt genom att minska de administrativa bördorna och förenkla kriterierna och förfarandena för att ansöka om medfinansiering för TEN-T,
11. UNDERSTRYKER behovet av att gemenskapen ställer de finansiella medel till förfogande som krävs för att stimulera investeringar i TEN-T-projekten och i synnerhet behovet av att jämka samman tillräckligt finansiellt stöd från TEN-T-budgeten till prioriterade projekt med gränsöverskridande inslag, vilkas slutdatum ligger bortom 2013, inom ramen för de institutionella begränsningarna enligt de finansiella planeringsramarna,
12. UPPMANAR kommissionen att se över samordningen av befintliga finansiella gemenskapsinstrument och deras ändamålsenlighet och vid behov föreslå att det skapas nya instrument; strategier för offentlig-privata partnerskap ska om lämpligt vidareutvecklas och stödjas i detta sammanhang,
13. BEKRÄFTAR behovet av att stärka icke-finansiella instrument för att stimulera genomförandet av TEN-T-projekt, såsom samordning (t.ex. via europeiska samordnare, om lämpligt), nära övervakning och större transparens genom den öppna samordningsmetoden (exempelvis att stimulera insatser för att slutföra det övergripande nätet), utbyte av bästa praxis osv., samtidigt som onödiga administrativa bördor undviks,

14. UPPMANAR kommissionen att meddela resultatet av det offentliga samrådet om grönboken snarast möjligt efter att det avslutats, genomföra det ytterligare tekniska arbete som krävs för att utveckla metoden för TEN-T-planering, engagera medlemsstaternas experter i detta tekniska arbete i detta sammanhang och även säkerställa att olika geografiska områden och sociala/ekonomiska situationer är vederbörligen representerade, samt UPPMANAR kommissionen att fortsätta att diskutera de olika beståndsdelarna i TEN-T-översynen, inbegripet metoden för planering, med kommittén för övervakning av riktlinjer och utbyte av information, riktlinjekommittén för TEN-T, innan den utarbetar ett förslag till reviderad version av riktlinjerna,
15. UPPMANAR kommissionen att förelägga institutionerna ett förslag till reviderade TEN-T-riktlinjer före utgången av 2010; förslaget bör åtföljas av en realistisk uppskattning av vilka investeringsbehov förslaget medför; bedömningen av investeringsbehov måste baseras på information från medlemsstaterna och på vederbörligen motiverade genomsnittliga kostnader per enhet för infrastrukturarbeten i typiska situationer,
16. ANMODAR kommissionen att regelbundet rapportera (en gång i halvåret) till rådet om sin verksamhet i samband med översynsförfarandet för TEN-T, fram till dess att den överlämnar sitt förslag till reviderade riktlinjer."

## TELEKOMMUNIKATION

### **Politiken för europeisk nät- och informationssäkerhet**

Rådet höll en debatt om politiken för nät- och informationssäkerhet. Ministrarna inriktade sina inlägg på frågan om skydd av kritisk informationsinfrastruktur som är ämne för ett aktuellt meddelande från kommissionen ([8375/09](#)), om framtiden för Europeiska byrån för nät- och informationssäkerhet samt den allmänna inriktningen för europeiska ansträngningar på detta område. För att ge diskussionen en bättre struktur utarbetade ordförandeskapet tre frågor som underlag för debatten enligt dokument [10125/09](#).

En ministerkonferens om skydd av kritisk informationsstruktur ägde rum den 27–28 april 2009 i Tallinn som organiserats av Estland under skydd av det tjeckiska ordförandeskapet. Resultaten av konferensen återfinns [här](#).

Dagens debatt satte igång diskussionerna på rådsnivå. Det svenska ordförandeskapet förväntas att fullfölja diskussionen och anta slutsatser eller en resolution i denna fråga.

Det krävs framför allt starkare skydd för vissa informations- och kommunikationstekniska system, tjänster och infrastrukturer som spelar en väsentlig roll för samhället, särskilt för företag och offentlig förvaltning, varför de betraktas som "kritiska informationsstrukturer". Avbrott i dessa system på grund av mänskliga angrepp, naturkatastrofer eller tekniska fel kan orsaka mycket stor ekonomisk skada. Nyligen inträffade händelser, t.ex. IT-attacken mot Estland 2007 och brotten på transkontinentala kablar 2008, visar hur sårbart de moderna informationsnäten är och understryker vikten av skyddsåtgärder som kan garantera att viktiga tjänster fortsätter att fungera.

Europeiska byrån för nät- och informationssäkerhet inrättades 2004 för att säkerställa en hög säkerhetsnivå på sitt expertområde och att bistå kommissionen och medlemsstaterna i hanteringen av tillhörande problem. I dess uppgifter ingår det att samla in information för riskanalys, utveckla gemensamma metoder och förstärka samarbetet. Förra året förlängdes byråns mandat till och med mars 2012. Dess roll omprövas nu i syfte att fastställa bästa sätt att hantera de största utmaningarna avseende lämpligt nät- och informationsskydd.

## ENERGI

### **Oljelager**

Rådet nådde en politisk överenskommelse om en skyldighet för medlemsstaterna att inneha minimilager av råolja eller petroleumprodukter ([11018/09](#)).

När juristlingvisterna har granskat texten kommer rådet formellt att anta den utan debatt vid ett kommande rådsmöte.

Förslaget till direktiv, som ska ersätta all nuvarande gemenskapslagsstiftning på området (rådet direktiv 2006/67/EG och 73/238/EEG samt rådets beslut 68/416/EG), syftar att förbättra funktionen hos EU:s nuvarande oljelagringsmekanismer, så att man säkert har tillgång till olja i en krissituation.

Den av ministrarna godkända texten syftar därför till att förbättra de rättsliga ramarna och förstärka de olika inslagen i EU:s praxis för lagerhållning, exempelvis genom att medlemsstaterna uppmuntras att upprätta centrala lagringsenheter. Dessa enheter ska förvärva, hålla och sälja oljelager i den mening som avses i detta direktiv eller i syfte att uppfylla internationella avtal om hållande av oljelager.

Dessutom kommer medlemsstaterna att säkerställa att det senast den 31 december 2012 inom EU ständigt hålls oljelager för deras räkning, totalt motsvarande minst antingen 90 dagars genomsnittlig daglig nettoimport eller 61 dagars genomsnittlig daglig inhemsk förbrukning, beroende på vilken mängd som är störst. Dessutom är alla medlemsstater enligt direktivet skyldiga att se till att minst ett 30-dagarslager eller en tredjedel av de egna lagren hålls i form av raffinerade produkter. I direktivet föreslås också att det på frivillig väg inrättas särskilda lager, dvs. produktreserver med detta direktiv som särskilt ändamål.

Direktivet syftar också till att anpassa interna EU-bestämmelser till de av Internationella energioorganet ledda insatserna för frigörande av beredskapslager.

När det gäller frågan om hur ofta oljelagren ska inrapporteras slår den godkända texten fast att medlemsstaterna varje månad ska lämna kommissionen en statistisk sammanställning över de kommersiella lagernivåer som hålls på deras territorium. Kommissionen ska på denna grundval varje månad offentliggöra en statistisk sammanställning över de kommersiella lager som hålls inom EU. Bestämmelserna om rapportering, och hur ofta rapporterna ska lämnas, kan ändras genom kommittéförfarandet.

Kommissionen lade fram sitt förslag i november 2008 ([15910/1/08](#)).

## **Energieffektivitetspaketet**

Vid en offentlig överläggning noterade rådet en lägesrapport ([8989/09](#)) med en sammanfattning av det arbete som hittills gjorts med energieffektivitetspaketet. Rapporten innehåller följande tre förslag: ett energimärkningsdirektiv ([15906/1/08](#)), ett direktiv om märkning av däck ([15920/08](#)) och ett direktiv om byggnaders energiprestanda ([15929/1/08](#)).

I rapporten anges också de genomförandeåtgärder som kommissionen lade fram under detta ordförandeskap, inom ramen för det föreskrivande förfarandet, mot bakgrund av ramdirektiven om krav på ekodesign och om energimärkning.

Dessa tre förslag på området för energieffektivitet ska bidra till att uppnå målet att minska EU:s energiförbrukning med 20 % fram till 2020, vilket Europeiska rådet krävde i sina slutsatser från vårmötet i mars 2007.

Arbetet med dessa ärenden kommer att fortsätta under det svenska ordförandeskapet, som har för avsikt att nå en överenskommelse med Europaparlamentet om de tre förslagen.

### *Energimärkningsdirektivet*

Detta förslag innebär en omarbetning av direktiv 92/75/EEG om märkning och standardiserad konsumentinformation som anger hushållsapparaters förbrukning av energi och andra resurser och ett upphävande av direktiv 79/530/EEG. Syftet är att utvidga direktivets tillämpningsområde, som för närvarande är begränsat till hushållsapparater, så att det (efter antagandet av genomförandeåtgärder för varje produktgrupp) kommer att omfatta märkning av alla energirelaterade produkter. Detta kan innefatta produkter som används inom hushålls-, handels- och industrisektorerna – samt vissa produkter som inte är energianvändande (t.ex. fönster) men som har en betydande potential för energibesparingar när de används eller är installerade.

*Direktivet om märkning av däck*

Genom direktivet inrättas ett märkningssystem för däckparametrar, inklusive drivmedelseffektivitet, väggrepp och externt däck- och vägbanebuller, som behandlar däck till personbilar och lätta och tunga nyttofordon. Det ger harmoniserad och lättbegriplig information till konsumenter, företag och återförsäljare genom att klassificera däcken utifrån deras egenskaper. Det kommer att garantera att slutanvändarna får del av informationen via olika medier (t.ex. elektroniska medier, kataloger och dekalering).

*Byggnaders energiprestanda*

I förslaget klargörs, skärps och utvidgas tillämpningsområdet för nuvarande direktiv 2002/91/EG, särskilt på följande sätt:

- Utvidgning av tillämpningsområdet för den bestämmelse enligt vilken medlemsstaterna ska fastställa minimikrav för energiprestanda när nya byggnader ska uppföras och en större renovering genomförs.
- Skärpta bestämmelser om energicertifikat, inspektion av värme- och luftkonditioneringssystem, information och oberoende experter, och tillägg av ett krav att beräkna kostnadsoptimala nivåer för minimikrav avseende energiprestanda.
- Medlemsstaterna uppmuntras att utarbeta ramar och mål som syftar till att öka procentandelen byggnader där både energiförbrukning och koldioxidutsläpp är låga eller lika med noll.
- Den offentliga sektorn uppmuntras att delta mer aktivt för att föregå med gott exempel.

Kommissionen lade fram dessa tre förslag i november 2008. Europaparlamentet antog sitt yttrande om förslaget om märkning av däck vid första behandlingen ([8876/1/09](#)), förslaget om byggnaders energiprestanda ([8877/1/09](#)) i april och förslaget om energimärkning i maj 2009 ([9322/09](#)).

## **Internationella förbindelser på energiområdet**

Rådet noterade informationen från ordförandeskapet och kommissionen om händelser och framsteg på området för internationella förbindelser under det tjeckiska ordförandeskapet eller inom en snar framtid ([9852/09](#) + [9852/09 COR 1](#)).

Vid föredragningen tog man bland annat upp det fjärde partnerskapsrådet EU–Ryssland, förbindelserna med Ukraina, frågan om leveranser av rysk gas genom Ukraina, toppmötet mellan länderna längs den södra korridoren, energigemenskapen och energidialogen mellan EU och Opec.

## **ÖVRIGA FRÅGOR**

### **a) Avgifter för åtgärder som rör luftfartssäkerhet**

Rådet tog del av huvudlinjerna i kommissionens förslag om avgifter för åtgärder som rör luftfartssäkerhet vilket innebär att kommissionen fullgör sitt åtagande gentemot Europaparlamentet år 2007 under de förhandlingar som ledde fram till att förordningen om luftfartssäkerhet antogs ([9864/09](#)).

### **b) Liberaliseringsprocessen inom järnvägssektorn**

Rådet tog del av information från kommissionen om hur mycket medlemsstaterna öppnat marknaden inom järnvägssektorn.

### **c) Informellt transportministermöte**

Det tjeckiska ordförandeskapet informerade delegationerna om resultatet av det informella mötet mellan EU:s transportministrar som ägde rum i Litoměřice den 29 april 2009 (10768/09).

### **d) Första mötet för Asem-transportministrar**

Rådet tog del av information från den litauiska delegationen om förberedelserna inför det första mötet för Asem-transportministrarna som kommer att äga rum i Vilnius den 19–20 oktober 2009.

### **e) Det aktuella läget i transportfrågorna efter toppmötet mellan EU och Ryssland**

Rådet tog del av information från kommissionen, efter en begäran från den polska delegationen, om det aktuella läget i transportfrågorna efter toppmötet mellan EU och Ryssland som ägde rum i Khabarovsk den 21–22 maj 2009.

**f) Förslag till dekret om containertrafik från den ryska tullen**

Rådet tog del av information från den finländska delegationen om eventuella konsekvenser av ikraftträdandet av ett ryskt dekret om containertrafik.

**g) Den andra europeiska havsdagen**

Rådet tog del av information från den italienska delegationen om de viktigaste resultaten av den andra europeiska havsdagen som hade anordnats av kommissionsledamoten med ansvar för havsfrågor tillsammans med den italienska regeringen och som ägde rum i Rom den 18–20 maj 2009 ([10618/09](#), [10619/09](#)).

**h) Sakernas Internet**

Rådet tog del av information från kommissionen om ett meddelande om Sakernas Internet som ska antas under en av de kommande veckorna. ([10524/09](#))

**i) Säkrare Internet för barn**

Rådet tog del av information från ordförandeskapet om ministerkonferensen *Säkrare Internet för barn* som ägde rum i Prag den 20 april 2009 ([10522/09](#)).

**j) Förvaltning av Internet**

Rådet tog del av information från kommissionen om läget beträffande ärendet om förvaltningen av Internet och vilka nästa steg som ska övervägas ([10721/09](#)).

**k) Baltisk sammanlänkingsplan**

Rådet noterade informationen från kommissionen om planen för sammanlänkning på den baltiska energimarknaden ([10703/09](#)).

**l) G8-mötet mellan energiministrarna**

Rådet noterade informationen från den italienska delegationen om G8-mötet mellan energiministrarna i Rom den 24–35 maj 2009 ([10705/09](#)).

**m) Den internationella byrån för förnybar energi**

Rådet noterade informationen från den tyska delegationen om grundandet av den internationella byrån för förnybar energi (Irena) ([10941/09](#)).

## I ANSLUTNING TILL RÅDETS MÖTE

Rådet höll en informell diskussion om läget när det gäller telekommunikationspaketet i anslutning till rådets möte den 11 juni. Ordförandeskapets pressmeddelande återfinns [här](#).

**ANDRA, GODKÄNDA PUNKTER****TRANSPORT****Körkort – Föreskrivande förfarande med kontroll**

Rådet beslöt att inte motsätta sig kommissionens antagande av ett direktiv om ändring av direktiv 2006/126/EG om körkort (8558/09).

Direktivet om ändring är underställt ett föreskrivande förfarande med kontroll som ger rådet möjlighet att motsätta sig kommissionens antagande av rättsakter. Nu när rådet har gett sitt medgivande kan kommissionen anta direktivet, såvida inte Europaparlamentet motsätter sig det.

**EUROPEISK SÄKERHETS- OCH FÖRSVARSPOLITIK****Irak – Samordnade rättsstatsuppdrag i Irak**

Rådet antog en gemensam åtgärd om EU:s samordnade rättsstatsuppdrag i Irak (Eujust Lex) (9579/09).

Den gemensamma åtgärden förlänger Eujust Lex med ett år fram till och med den 30 juni 2010 och uppdraget kommer också att förbereda den första pilotverksamheten på irakiskt territorium för att ge utbildning, strategisk rådgivning och handledning till högre tjänstemän på det straffrättsliga området i Irak när de säkerhetsmässiga förutsättningarna tillåter detta. Dessutom föreskriver den gemensamma åtgärden ett nytt finansiellt referensbelopp på 10,8 miljoner euro för att täcka utgifter i samband med uppdraget under perioden 1 juli 2009–30 juni 2010.

Sedan 2005 har EU bidragit till att stärka rättsstatsprincipen i Irak och främja de mänskliga rättigheterna genom Eujust LEX och genom att tillhandahålla utbildningstillfällen och praktiktjänstgöring i EU:s medlemsstater för högre tjänstemän inom polisen, rättsväsendet och kriminalvården.

Eujust LEX inrättades enligt gemensam åtgärd 2005/190/Gusp (*se EUT L 62, 9.3.2005, s. 37*).

Ytterligare information och dokument finns tillgängliga på <http://www.consilium.europa.eu/eujust-lex>.

## **HANDELSPOLITIK**

### **Antidumpning**

#### *Gaffelvagnar*

Rådet antog en förordning om att förlänga den slutgiltiga antidumpningstull som infördes genom förordning (EG) nr 1174/2006 på import av gaffelvagnar och väsentliga delar till dessa med ursprung i Kina till att även omfatta import av samma produkt som avsänts från Thailand, oavsett om produktens deklarerade ursprung är Thailand eller inte ([9903/09](#)).

#### *Gjutjärnsprodukter från Kina*

Rådet antog en förordning om ändring av förordning (EG) nr 1212/2006 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av vissa gjutjärnsprodukter med ursprung i Kina ([10062/09](#)).

### **Skydd mot subventionerad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen**

Rådet antog en förordning i syfte att kodifiera rådets förordning (EG) nr 2026/97 om skydd mot subventionerad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen ([9380/09](#)) som ändrats på ett genomgripande sätt flera gånger.

Bland annat förklarar den nya förordningen när en subvention ska anses föreligga, enligt vilka principer den ska utjämnas och enligt vilka kriterier storleken på den utjämningsbara subventionen ska beräknas. Dessutom föreskrivs det tydliga och detaljerade riktlinjer med avseende på de faktorer som kan bidra till att fastställa huruvida den subventionerade importen har vållat eller riskerar att vålla skada.

**SOCIALA FRÅGOR****Rådet förstärker Europeiska fonden för justering för globaliseringseffekter för att motverka krisen**

Rådet antog idag<sup>1</sup> en reviderad förordning om Europeiska fonden för justering för globaliseringseffekter efter en överenskommelse vid första behandlingen i Europaparlamentet ([3654/09](#) + [10304/09 ADD1](#)).

Det främsta syftet med den nya förordningen är att ge Europeiska fonden för justering för globaliseringseffekter möjlighet att ingripa i ett tidigare skede för att stödja arbetstagare som sagts upp till följd av globaliseringen samt förbättra fondens attraktivitet och förstärka solidariteten i samband med den nuvarande ekonomiska och finansiella krisen.

Den nya förordningen innehåller följande bestämmelser.

- Tröskelvärdet för fondens ingripande minskas från 1000 till 500 uppsägningar.
- Perioden för användning av det finansiella stödet förlängs från 12 till 24 månader.
- Fondens tillämpningsområde breddas tillfälligt genom att också lämna stöd till arbetstagare som har förlorat sina jobb som ett resultat av den nuvarande krisen. Dessutom höjs samfinansieringsgraden för dessa fall till 65 % jämfört med den vanliga samfinansieringsgraden som fortfarande är 50 %. För att komma ifråga för detta undantag måste ansökningar lämnas in före den 31 december 2011.

De nya reglerna som utgör en del av ekonomiska återhämtningsplanen för Europa kommer att gälla retroaktivt för alla ansökningar om bidrag från fonden som erhållits från och med 1 maj 2009.

---

<sup>1</sup> Beslutet togs utan diskussion vid mötet i rådet (transport, telekommunikation och energi).

<sup>2</sup> Tyskland röstade emot och Storbritannien och Lettland avstod från att rösta.